



Work in Progress - Etudes Genre

4 avril 2008 – Université de Lausanne

Mobilités, rôles sociaux et bien-être des mères de famille

Olivier Walser

Les travaux sur la ville n'ont fait que peu de place à une "dimension genre" des inégalités et des différenciations (Coutras, 1996; Jaillet, 2004). Notre objectif est précisément ici de combler une partie de cette lacune. Ce papier s'inscrit dans la continuité de nos travaux effectués au sein de l'action de coopération scientifique européenne COST A34¹.

Introduction

Incontestablement, la morphologie, les structures et les fonctions urbaines évoluent. L'environnement construit est avant tout le lieu du changement social. C'est aujourd'hui un espace parcouru en tout sens, à toute heure, pour des motifs de plus en plus variés, observe François Ascher (1995). Relier rapidement des fragments d'espaces entre eux est un besoin social apparemment impératif et en constante augmentation (Dupuy, 1995; Rémy, 2004). La mobilité est bel et bien dans *l'aire du temps*².

Pour autant, l'accroissement généralisé des flux et des mouvements urbains affecte-t-il avec la même intensité, sans inégalités qui tiendraient au genre, chaque citoyen-e ? Les diverses aptitudes à se mouvoir en ville sont-elles suffisamment considérées dans leurs particularités ? Les enjeux sont de taille.

¹ L'Action européenne COST A34 "Gender and Well-Being" articule des recherches liant les domaines "famille, travail et politique publique". Le réseau suisse piloté par le prof. Michel Oris (Université de Genève) est composé d'une équipe interdisciplinaire dans laquelle nous nous inscrivons. La volonté de "réduire le fossé entre les indicateurs de bien-être de type *etic*, c.à.d. ceux considérés comme utiles par la communauté des scientifiques et décideurs politiques, et les indicateurs de type *emic*, c.à.d. ceux perçus comme compréhensibles et sensibles par les membres du groupe culturel étudié", en est le fil conducteur.

² Nous faisons référence au titre de l'ouvrage collectif édité sous la direction de Luc Vodoz et al. (2004).

C'est en confrontant les besoins et les pratiques actuels des mères de famille professionnellement actives aux instruments de planification et de régulation de la mobilité à l'échelle locale, que nous envisageons d'apporter un éclairage à ce questionnement.

Nous nous basons sur les résultats (à ce stade encore partiels) d'études de cas menées dans les villes suisses de La Chaux-de-Fonds (NE) et de Burgdorf (BE). Au travers de l'analyse d'entretiens qualitatifs notamment, certaines logiques qui sous-tendent les pratiques de mobilité, les entraves à cette mobilité existante, ainsi que les stratégies spécifiques que les mères de famille développent pour les contourner, sont évaluées. En face, le potentiel des politiques publiques, comme condition éventuelle d'amélioration des pratiques féminines de mobilité, est lui aussi, mis en lumière. Nous en présentons ici quelques enseignements.

Le potentiel de mobilité en question

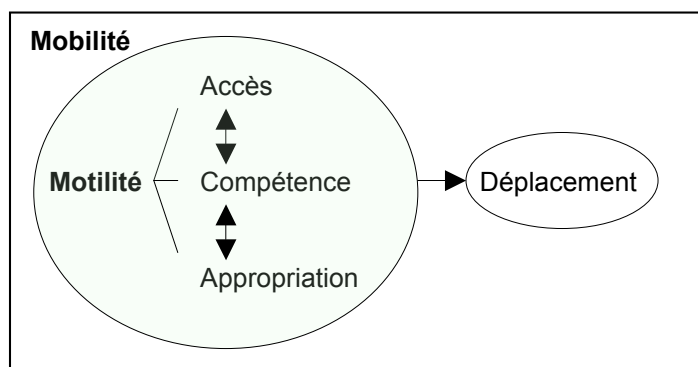
Les villes, lieux d'interaction par excellence, offrent des potentiels d'activités considérables, potentiels dont l'usage suppose d'être mobile. La construction par les acteurs de leur potentiel de mobilité - la motilité - est dès lors un enjeu de l'insertion sociale en milieu urbain.³

Pouvant être considérée comme une *capabilité*⁴ particulière, la notion de *motilité*⁵ empruntée aux travaux de Vincent Kaufmann est ici fort utile pour engager notre réflexion. Cette notion qui relève de la reconceptualisation (description sous un angle nouveau d'un phénomène connu, précision d'un concept existant) nous paraît particulièrement appropriée pour notre démarche. Cela, pour deux raisons principalement.

Premièrement, l'approche en termes de potentiel de mobilité est adaptée à une ville de plus en plus incertaine et fragmentée socio-spatialement : « Il y a choix stratégiques et distinction là où il n'y avait autrefois que la contrainte de la friction spatiale (Chalas, 1997) ou encore « La multiplication des possibles introduit de la différenciation là où autrefois il n'y en avait pas » (Kaufmann et al., 2004).

Comprendre cette adaptation constitue la deuxième raison d'opter pour une analyse en terme de *motilité* : « L'acteur (*ndlr : la mère en ce qui nous concerne*) se trouve donc de plus en plus confronté à des choix d'accès (dont il faut se doter ou non) de compétences (à acquérir ou pas) et d'appropriation (d'analyse de l'intérêt de tel ou tel moyen de déplacement et de communication) lorsqu'il souhaite être mobile » (Kaufmann et Jemelin, 2004).

Fig 1. : Conceptualisation schématique de la mobilité (Kaufmann, 2004)



Au niveau des communes de La Chaux-de-Fonds et de Burgdorf, c'est en regard des trois dimensions constitutives de la *motilité* évoquées ci-dessus, que nous envisageons de mieux comprendre comment les mères de famille sont en mesure d'actualiser (ou non) leurs projets de déplacement.

En effet, l'approche choisie a pour objectif de saisir ce qui se passe en amont du déplacement : notre attention se situe au niveau d'un potentiel de mobilité interpellant conjointement l'espace

environnant (accès, services urbains), les capacités (compétence) et les motivations individuelles (appropriation).

Dans cette perspective, nous voulons apporter des éléments de réponse aux questions suivantes : la *motilité* des mères actives est-elle réellement spécifique ? Si oui, quels sont les principaux facteurs pouvant expliquer ce différentiel de *motilité* ? Quelles sont les stratégies mises en place par ces

³ Cette citation est tirée du site Internet du Laboratoire de Sociologie Urbaine (LaSUR).

⁴ L'approche par les *capabilités* est développée par Amartya Sen (1985). La notion de *capabilité* peut être définie comme « l'étendue des possibilités réelles que possède un individu de faire et d'être » (Bertin, 2005).

⁵ Vincent KAUFMANN (2004) définit la *motilité* « comme la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour développer des projets. Ce potentiel ne se transforme pas nécessairement en déplacements, il peut très bien être construit pour rester à court terme à l'état de potentiel afin de permettre, par exemple, une ouverture maximale à des opportunités futures».

femmes? Et enfin, toujours au niveau de leurs projets de déplacement, de quelle manière le bien-être de ces mères peut-il être affecté ?

Conciliation des rôles sociaux : gestion du temps dans l'espace

Se lever, préparer le petit-déjeuner, s'occuper des enfants, les amener à l'école, se rendre au bureau, récupérer les enfants à l'école, s'occuper des devoirs, faire un brin de ménage, coucher les enfants, préparer le dîner, s'accorder un peu de temps libre, se coucher et... recommencer le lendemain.

La multiplicité des rôles et des tâches que les mères de famille concilient – gestion du ménage et des enfants en sus d'une activité professionnelle – contribue à donner un caractère bien particulier à l'ensemble de leurs mobilités. Les données recueillies sur le terrain permettent, en première analyse, de confirmer cette première hypothèse de travail.

En effet, les *motilités* des mères de familles que nous avons rencontrées, 35 mamans professionnellement actives et ayant à charge des enfants en âge scolaire, sont fréquemment spécifiques. Très fortement liée au jonglage nécessaire entre activités diverses, une identité propre de "mamans mobiles" s'en dégage. Le descriptif suivant du quotidien d'une maman de deux filles (6 et 10 ans) permet de s'en rendre compte: *Je n'accompagne pas mes enfants à l'école. Actuellement l'aînée est assez grande pour aller à l'école toute seule et emmener sa sœur. Elles ont la clé et rentrent lorsque c'est fini. Mon mari et moi partons tous les deux à 06h45 : je prends le bus et lui la voiture. Je n'ai pas de permis. C'est un demi-regret, mais pas indispensable. L'avantage, c'est que comme ça, il n'y a pas besoin de négociations. Auparavant, lorsque les enfants étaient plus jeunes, je recourais à la garde de ma sœur et de ma belle-mère, et un jour par semaine à une maman de jour.*

Au travers de cet exemple, nous saisissons d'une part la complexité d'organisation à laquelle certaines mamans sont confrontées, et pouvons, d'autre part, mieux comprendre leur recours à des stratégies bien particulières pour s'en sortir. Dans ce cas précis, le potentiel de mobilité, évoluant avec la variable « phase familiale » (âge des enfants), est notamment caractérisé par l'arrangement trouvé entre époux et la possibilité de recourir à différents modes de garde.

D'une manière générale, les mères actives doivent en effet faire face à un certain nombre de contraintes : temporelles autant que spatiales, psychologiques autant que physiques, et peuvent, de surcroît, pâtir d'une pression sociétale qui confirme à chaque instant l'injonction qu'elles ont intériorisé de devoir, pour être « une bonne mère », pour être « une femme épanouie », pour être à la fois « une femme active » et « une mère présente et attentive », résoudre au mieux les conflits qui naissent de ces contraintes.

Bien que les femmes soient de plus en plus intégrées au monde de l'emploi, et que leurs niveaux de participation à la vie active soient désormais plus ou moins équivalents à ceux des hommes, elles continuent néanmoins à assumer bien plus de tâches domestiques et/ou ayant trait à l'éducation des enfants⁶. Même lorsque les hommes assument leur part dans l'exécution des tâches domestiques, le rôle organisationnel (et les déplacements qui lui sont forcément liés) reste le plus souvent l'apanage des femmes. En grande partie, ce déséquilibre au niveau de la répartition des tâches se confirme également dans nos propres résultats.

Facteurs influant sur les mobilités des mères actives et impact sur leur bien-être

En rester au seul constat que la conciliation des rôles sociaux complexifie le quotidien et engendre des mobilités particulières serait insuffisant. Dès lors, cette question nous vient : quels sont les éléments qui sont en mesure d'affecter ou au contraire de faciliter la tâche des mères de famille en question ? Fonctionnant potentiellement comme « ressources facilitatrices », ou au contraire comme « contraintes supplémentaires » de mobilité, différents facteurs sont, à notre sens, déterminants pour les mamans et leur bien-être. Identifiés lors de l'analyse des entretiens qualitatifs, ces facteurs influents peuvent être classés selon trois dimensions principalement :

- Dimension spatiale (morphologie urbaine, infrastructures, etc.)
- Dimension socio-économique (services urbains, emploi, horaire, etc.)
- Dimension psycho-sociale (compétence individuelle, situation familiale, etc.)

⁶ « Sur dix femmes qui vivent dans un ménage comptant des enfants de moins de 15 ans, environ huit portent seules la responsabilité du travail domestique », selon l'OFS (2004).

Tableau de synthèse (non-exhaustif)

*Catégories de facteurs influençant potentiellement la mobilité des mères de famille professionnellement actives (certains de ces indicateurs nous concernent tous. Ceux accompagnés d'un * sont, selon nous, particulièrement liés à ce double rôle de « mère active »)*

ACCES / SERVICES URBAINS		COMPETENCE / CAPACITE
Ressources urbaines (dimension spatiale)	Ressources urbaines (dimension socio-économique)	Ressources «individuelles et familiales» (dimension psycho- sociale)
<ul style="list-style-type: none"> - Répartition et proximité spatiale des fonctions urbaines (localisation habitat, emploi, formation, loisirs, commerces, etc.)* - Morphologie de l'espace-rue (traitement de l'espace-rue, mobilier urbain, mesures de sécurisation des tronçons)* - Offre en espaces publics (parc, place de jeux, etc.)* - Qualité des paysages urbains - Offre en infrastructures et réseaux de transport - Armature urbaine (positionnement de la ville dans le réseau régional) 	<ul style="list-style-type: none"> - Offre en mode de garde scolaire et extrascolaire (public-privé)* - Prix, horaires et souplesse des modes de garde à disposition* - Offre et prix des moyens de transport (liberté de choisir) - Offre et flexibilité des abonnements de TP (AG, abonnement de parcours régional, de bus, etc.) - Prix du foncier et des logements (impact sur la localisation résidentielle) - Situation du marché de l'emploi (type d'emploi, taux de chômage, etc.) - Horaires (écoles, emploi, loisirs, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> - Structure familiale^{7*} - Fonctionnement familial^{8*} - Réseau social (famille, ami, voisin, etc.)* - Positionnement dans son cycle de vie (âge, phase familiale, carrière, etc.)* - Taux d'activité professionnelle* - Ressources financières - Niveau de formation - Santé physique et psychique - Possession du permis de conduire - Intérêt pour l'activité (motif du déplacement) - Rapports entretenus aux conditions climatiques (neige, pluie, froid, etc.)

L'intérêt d'un tel tableau n'est pas tant de prétendre à l'exhaustivité des facteurs influant les mobilités (indicateurs de *motilité*) que d'en saisir les relations systémiques. Pour s'en rendre compte, relevons deux situations de quotidiens bien différents.

Sandrine (*prénom fictif*), maman de 2 garçons (8 ½ et 2 ½ ans), la Chaux-de-Fonds, Professeure associée à 40%, famille de modèle égalitaire centré sur la famille, financièrement à l'aise: *Nous mangeons presque tous les repas ensemble en famille. L'organisation se fait par demi-journée avec passage de témoin. Certaines périodes ne sont pas très drôles, j'ai l'impression que l'on ne fait que se croiser (...). Le jeudi, mon mari emmène le grand au solfège, le vendredi, il emmène le petit au parc*

⁷ Nous faisons référence à la typologie utilisée par Bühler Elisabeth (2003). Elle distingue les structures familiales suivantes: **Bourgeois traditionnel**: femme au foyer et homme à plein temps (absent de notre échantillon), **Bourgeois contemporain**: femme à temps partiel et homme à plein temps, **Egalitaire centré sur l'emploi**: femme et hommes travaillent à plein temps, **Egalitaire centré sur la famille**: femmes et homme à temps partiel, **Famille monoparentale**.

⁸ L'influence des relations de couple et des différents comportements familiaux (Famille *Cocon*, *Bastion*, etc.) est développée par Jean Kellerhals et Eric Widmer (2005). A noter que le positionnement selon les trois axes du fonctionnement familial qu'ils développent, est assez étroitement lié aux ressources économiques et culturelles des familles: "Quand les ressources sont fortes, l'autonomie, l'ouverture à l'environnement et une régulation négociée sont valorisées, alors qu'un déficit de ressources externes s'accompagne d'une relative fermeture, d'une valorisation du "nous-groupe" et d'une régulation davantage statuaire"(Kaufmann et Widmer, 2005).

(Bois du Petit Château), et ensuite, quand j'arrive, mon mari va à son cours de guitare à 15h. En famille nous faisons du sport: du bobsleigh, du ski, et parfois allons à la patinoire (peu, car je n'aime pas). Le papa emmène aussi le grand faire du vélo au parc Gallay. Je les conduis régulièrement au théâtre ou au spectacle de marionnettes.

Sylvie (*prénom fictif*), maman de trois enfants (17, 14 et 7 ans), la Chaux-de-Fonds (depuis 3 mois), foyer monoparental, travaille à 100% dans une manufacture horlogère, sans permis de conduire, en situation financière difficile : *Tous les jours, je quitte la maison à 6h15 du matin et prends le bus jusqu'à la gare, je change de bus, puis marche environ encore 600m jusqu'à l'usine. Je pars tôt le matin pour être de retour au plus tard à 17h. La petite (7 ans) se prépare seule le matin, reste également seule (ou parfois avec son frère de 14 ans) tous les midis de la semaine ainsi que durant la journée du mercredi. Ils se débrouillent pour se réchauffer un plat préparé ou, le cas échéant, pour s'acheter un sandwich. Les rares week-ends durant lesquels les enfants ne sont pas là, tellement fatiguée, je profite de m'enfermer chez moi et ne rien faire.*

Sans rentrer ici dans les détails d'une analyse de contenu, ces deux exemples permettent de montrer des agencements de déplacements différenciés selon le type d'activité (certes) mais aussi et surtout selon les ressources réelles dont ces deux mamans disposent. Très clairement, le potentiel de mobilité (*motilité*) de Sylvie est caractérisé par un cumul de désavantages (accumulation de contraintes pouvant se renforcer mutuellement) tels que : être seule, en absence de réseau social, employée à 100%, en difficulté financière, sans formation, ni voiture, (etc.). Autrement dit, les trajets quotidiens réalisés dans ces conditions, avec ces ressources-là, risquent bien de ressembler au parcours d'une combattante. Cela, d'autant plus si en face, la dimension spatiale, support sur lequel le déplacement est projeté, n'est pas ou peu appropriable (mauvaise localisation du logement, espace-rue dangereux, infrastructure de transport inadéquate, etc.).

Aussi, nous saisissons à quel point l'articulation des différentes catégories de facteurs (champs du possible) est en mesure de donner aux mobilités un caractère particulier, simplifiant ou contraignant, selon les cas, le quotidien des mères actives. En somme, c'est en fonction de l'ensemble des ressources à disposition, celles réellement actualisables au sens d'Amartya Sen⁹, que le rapport entre mobilité et bien-être des mères actives doit s'évaluer. Le choix de recourir à une approche par la *motilité* qui se focalise précisément sur les combinaisons de logiques se trouvant à l'origine de l'action, en amont du déplacement (Kaufmann et al. , 2004), trouve ici toute sa justification.

En guise de conclusion

Hier, le temps était réglé par la sirène de l'usine. Avant-hier, il était réglé par la cloche de l'Eglise. L'enjeu d'aujourd'hui, c'est de savoir qui sera demain le maître des horloges, qui aura la responsabilité de réguler les temps. C'est un enjeu politique très fort.

Pierre Dommergues

En matière de gestion urbaine, quels enseignements pouvons-nous tirer de ce qui précède? « Les conflits entre la ville qui dort, celle qui s'amuse et celle qui travaille risquent de se multiplier si aucune véritable réflexion n'est menée pour penser la ville dans sa globalité », met en garde Luc Gwiadziński (2003). Pour aller de l'avant, une deuxième hypothèse de travail doit être posée. Elle consiste à vérifier si les instruments actuels de planification et de régulation de la mobilité à l'échelle locale intègrent suffisamment l'hétérogénéité des acteurs sociaux et leurs différentiels de capacité à se mouvoir. Aussi, les questions suivantes doivent être posées:

- Au niveau des politiques publiques, quelles sont les mesures à prendre pour que les *motilités* spécifiques et évolutives des mères actives soient suffisamment prises en compte?
- Ne doit-on pas envisager de nouveaux instruments de planification et de gestion urbaine se préoccupant non seulement de l'espace au sens strict, mais aussi de ce qu'il s'y passe, de temporalités individuelles et sociales bien particulières, d'hommes et de femmes, présent-e-s et futur-e-s ?

Un espace urbain appropriable par tous et toutes, intégrant la diversité des pratiques mobiles (notamment), est un enjeu de développement urbain majeur. Pour éviter que de la planification spatiale (re)produise des inégalités sociales et de genre, l'ensemble des acteurs sociaux dans leurs

⁹ L'ensemble des différentes combinaisons de *fonctionnements* qu'une personne est en mesure d'accomplir réellement constitue sa "*capabilité*", c'est à dire, sa "liberté de choisir entre des modes de vie possibles" (Sen, 2000). Dans cette perspective, le bien-être d'un individu prend en compte l'étendue de la liberté de choix qu'il possède entre tous les fonctionnements qui lui sont potentiellement accessibles.

différences propres est à considérer. Afin de rendre envisageable la conciliation des différents rôles (social, de travail, parental, pour soi, etc.), multiplier les passerelles entre les politiques à incidences spatiales directes (urbanisation, planification des transports, etc.), les politiques familiales et celles relatives à l'emploi, est certainement une piste à suivre de près. Toutefois, ce rapprochement ne doit en aucun cas faire oublier que la durée d'une journée et que la quantité d'énergie dont chacune dispose sont limités. Promouvoir un meilleur partage des tâches domestiques (à l'intérieur du couple et/ou entre amis, voisins, etc.) ou donner de réelles possibilités de ralentir les rythmes familiaux quotidiens (souplesse des horaires, des taux d'activité professionnelle, etc.) doivent également être des mesures encouragées.

Une participation active des mères de famille, en amont du processus de décision, pourrait-elle être un levier de gouvernance nécessaire au rééquilibrage des forces, contribuant à terme, à une gestion territoriale plus équitable ? A confirmer...

Références

Ascher, François (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*. Paris : éditions Odile Jacob.

Bertin, Alexandre (2005). *Quelle perspective pour l'approche par les capacités ? Which Prospect for the capability approach?*. Centre d'Economie du Développement : Université Montesquieu – Bordeaux IV.

Bühler Elisabeth (2005), *Atlas suisse des femmes et de l'égalité*. OFS. Disponible sur http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/regionen/thematische_karten/gleichstellungsatlas/vereinbarkeit_von_familie_und_erwerbsarbeit/familienmodelle.html (consulté le 18.02.2008)

Chalas, Yves (1997). « Les figures de la ville émergente », in Dubois-Taine G. et Chalas Y., (éds), *La ville émergente*. La Tour d'Aigues: Éditions de l'Aube.

Coutras Jacqueline (1996), *Crise urbaine et espaces sexués*. Paris : Colin.

Dupuy, Gabriel (1995). *Les territoires de l'automobile*. Paris : Anthropos.

Gwiadzinski Luc (2003). *Rencontre avec Luc Gwiadzinski, le veilleur de nuit*. Disponible sur <http://www2.cnrs.fr/presse/journal/886.htm> (consulté le 12.02.2008)

Jaillet Marie-Christine (2004). *Masculin/féminin dans la ville*. Disponible sur http://www.cafe-geo.net/article.php3?id_article=304 (consulté le 12.02.2008)

Kaufmann, Vincent (2004). « La mobilité au quotidien : nécessité, proposition et test d'une nouvelle approche », In Vodoz Luc et al. *Les territoires de la mobilité. L'aire du temps* (pp.57-69). Lausanne : PPUR.

Kaufmann Vincent et Christophe Jemelin (2004). *La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales*. Communication au colloque « Espaces et sociétés aujourd'hui. La géographie sociale dans les sciences et dans l'action », Rennes, 21-22 octobre 2004.

Kaufmann, Vincent, Martin Schuler, Olivier Crevoisier et Pierre Rossel (2004). *Mobilité et motilité : de l'intention à l'action*. Lausanne : EPFL-LASUR.

Kaufmann, Vincent et Eric Widmer (2005). « L'acquisition de la motilité au sein des familles – Etat de la question et hypothèses de recherche », In: Espaces et Sociétés, num. 120-121. *La famille dans tous ces espaces*. Ramonville : Erès.

Kellerhals, Jean et Eric Widmer (2005). *Familles en Suisse: nouveaux liens*. Lausanne : Savoir suisse.

Office fédéral de la statistique OFS (2004), *Egalité entre hommes et femmes – Données, indicateurs*. Neuchâtel. Disponible sur http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/20/05/blank/key/unbezahlte_arbeit/hauptverantwortung_fuer_hausarbeiten.html (consulté le 18.02.2008)

Remy, Jean (2004). « Culture de la mobilité et nouvelle forme de territorialité », In Vodoz Luc et al. *Les territoires de la mobilité. L'aire du temps* (pp.13-42). PPUR : Lausanne

Sen, Amartya (2000). *Repenser l'inégalité*. Paris : éditions du Seuil

Sen, Amartya (1985). *Commodities and Capabilities*. Amsterdam: North Holland.

Site Internet du Laboratoire de Sociologie Urbaine (LaSUR). Lausanne : EPFL.

<http://lasur.epfl.ch/index.html> (consulté le 18.02.2008)

Vodoz Luc, Barbara Pfister Giauque et Christophe Jemelin (éds) (2004). *Les territoires de la mobilité - L'aire du temps*. Lausanne : PPUR